
FONDATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE


BIBLIOTHEQUE FNSP
1 065 464

PARTI RÉPUBLICAIN
RADICAL ET RADICAL-SOCIALISTE
Siège Social : 1, Place de Valois - PARIS (1er)

La situation générale des Transports Français

S.N.C.F. -- CIRCULATION ROUTIÈRE -- MARINE MARCHANDE
AVIATION COMMERCIALE -- VOIES NAVIGABLES

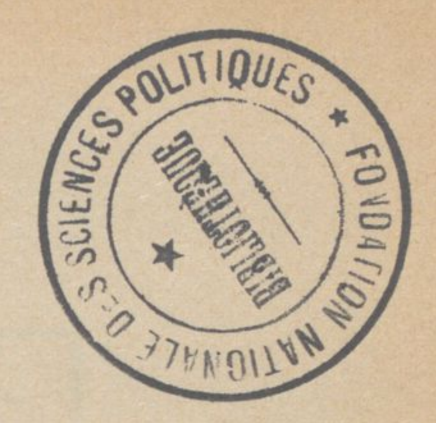
Rapport présenté le 15 Octobre 1954
au Congrès de Marseille
par

Pierre NIGAY

Député de l'Allier,
Secrétaire de l'Assemblée Nationale.
Vice-Président de la Commission des Moyens de Communication,
Membre du Conseil Supérieur des Transports.

1954

ETABLISSEMENTS MOULLOT FILS AINÉ
22, 24, Avenue du Prado
MARSEILLE



La situation générale des Transports Français

S.N.C.F. -- CIRCULATION ROUTIÈRE -- MARINE MARCHANDE
AVIATION COMMERCIALE -- VOIES NAVIGABLES

S. N. C. F.

Les Chemins de Fer Français si souvent décriés et injustement attaqués à l'intérieur même de notre pays, n'en sont pas moins considérés aujourd'hui comme les premiers d'Europe et se classent parmi les meilleurs du monde.

Sans revenir pour l'instant sur la solution des problèmes financiers difficiles qui ne dépendent pas exclusivement de la S. N. C. F., il paraît intéressant de faire le point de leur évolution et d'en tirer quelques conclusions sur la politique qu'il convient de suivre à leur égard.

L'équipement du chemin de fer est un des éléments essentiels de notre patrimoine national ; c'est pourquoi il est juste que les investissements qu'il peut être amené à effectuer soient contrôlés sérieusement à la fois par le Ministère des Transports et par les services compétents du Commissariat au Plan.

L'ensemble des programmes qui a été adopté est marqué par le souci d'augmenter la rentabilité du réseau et d'améliorer la qualité du service tout en assainissant le budget et le bilan réel de la Nation en tenant compte, bien entendu, des charges innombrables de notre grand service public ; c'est dans ces conditions qu'a pu être menée à terme l'électrification de la ligne PARIS-LYON.

La vitesse et la régularité de nos trains sont bien connues et la réputation de certains d'entre eux, comme le Mistral, a désormais franchi la limite de nos frontières. La S. N. C. F. n'a-t-elle pas battu au printemps dernier, avec deux locomotives électriques différentes, à la fois le record du monde de vitesse sur rails et celui d'endurance pendant un mois de service ininterrompu.

Enfin, on peut dès maintenant apprécier les nouveaux autorails rapides, silencieux et extrêmement agréables qui circulent déjà entre BORDEAUX, LYON, GENEVE et qui sont progressivement affectés aux grandes relations transversales telles que DIJON-LAUSANNE, STRASBOURG-LYON, etc... Ces trains automoteurs, préfigurent le service qui pourrait être organisé par dessus les frontières entre grands centres distants de 5 à 600 km.

La banlieue n'a pas été oubliée puisque la zone de la banlieue parisienne rattachée à la Gare de Lyon est maintenant desservie par des éléments électriques en acier inoxydable.

Dans le domaine du transport des marchandises, signalons ces wagons à deux étages qui acheminent économiquement les automobiles depuis la sortie des grandes usines françaises, jusqu'aux centres de consommation ou d'exportation.

Remarquons enfin que nous commençons à rencontrer quelques passages à niveau automatiques, dont on souhaite voir le nombre augmenter rapidement.

L'année 1954 sera essentiellement pour la S. N. C. F. celle d'une révolution dans les méthodes d'électrification. Déjà avec mes Collègues des Commissions de Transport des deux Assemblées, nous avions, au cours d'une visite effectuée au début de l'été, apprécié sur la ligne expérimentale d'ANNECY à LA ROCHE-sur-FORON les possibilités offertes par l'électrification en courant industriel.

Mais aujourd'hui, l'ère des essais est close et la réussite consacrée. L'artère LILLE-THIONVILLE-METZ-STRASBOURG-BALE, sur laquelle circule la plus forte densité de trafic marchandises de la S. N. C. F. et l'une des plus importantes d'Europe, est en cours d'électrification et utilise directement le courant de 25.000 volts 50 périodes. Cette ligne sert à l'acheminement de trains complets de minerai de fer lorrain, de trains de houille, de coke ou de chaux, et ultérieurement, reliera la Suisse et une partie de l'Europe centrale ou méridionale aux plus importants de nos centres industriels.

Le système adopté permet des économies très sensibles pour les dépenses d'investissement et se révèle parfaitement au point.

Dans le même temps, la reconversion des lignes à petit ou moyen débit a trouvé sa formule dans l'utilisation d'engins Diesel de qualité fournis, eux aussi, par l'industrie française.

L'évolution des techniques est conduite avec le souci constant d'améliorer les conditions de travail des cheminots : il est moins pénible de conduire une locomotive électrique ou un locotracteur diesel que d'être chauffeur ou même mécanicien sur une locomotive à vapeur, si attachants que puissent être ces derniers métiers.

Grâce à ce travail, la France a conquis de nombreux marchés étrangers : nous vendons des locomotives électriques ou diesel-électriques au réseau hollandais, des locomotives à vapeur au Brésil, des wagons et des voitures à voyageurs en Extrême-Orient, le modèle de nos traverses en béton et des procédés d'entretien de la voie à de très nombreux pays, tandis que la Turquie procède à l'électrification de ses chemins de fer, selon la technique que j'ai évoquée plus haut.

Cet exposé serait incomplet, si je ne consacrais quelques mots au problème financier. La gestion de ces dernières années s'est accompagnée d'une compression des effectifs qui porte depuis 1947 sur plus de 100.000 unités et qui se poursuit au rythme de 10.000 par an.

Cependant, nul n'ignore le lourd et croissant déficit de nos chemins de fer qui a plusieurs origines ; les unes d'ordre interne et les autres extérieures. Parmi les premières on peut citer : l'accroissement des charges de retraite, la suspension du recrutement du personnel débutant qui entraîne à travail égal des salaires plus élevés, l'augmentation du prix du charbon et le niveau des tarifs ferroviaires inférieur aux indices des prix.

Par ailleurs, notre Société Nationale se plaint de la concurrence des transporteurs routiers, question sur laquelle je reviendrai à propos de la coordination du rail et de la route.

CIRCULATION ROUTIÈRE

Au cours de l'année 1953, la production d'automobiles française dans son ensemble avait été sensiblement la même qu'en 1952. Depuis le début de 1954, on a assisté à un développement important de cette production, accrue, par rapport à 1953, de 15 % pour les voitures particulières et de 30 % pour les véhicules utilitaires, en même temps qu'à un accroissement des exportations.

L'augmentation du nombre des véhicules utilitaires vendus en France a surtout été sensible pour les véhicules de petit tonnage, « commerciales » et camionnettes. Par contre, le nombre des camions livrés à l'économie française a été pratiquement le même qu'en 1953.

Encore faut-il noter que ces véhicules sont destinés pour une large part au renouvellement du parc encore vétuste — plus de 40 % de ce dernier datant d'avant-guerre — et, pour une faible proportion à son accroissement.

La circulation routière est en augmentation de 7 % sur celle de 1953, mais son accroissement, par rapport à 1938, reste très loin derrière celui constaté dans la plupart des autres pays d'Europe.

Ce retard est dû, pour une large part, aux difficultés rencontrées par la circulation routière en matière de sécurité, de commodité et de fiscalité.

Sur le plan de la sécurité, un pas important vient d'être fait par la promulgation du nouveau Code de la Route et de ses arrêtés d'application.

Il serait trop long d'évoquer l'importante évolution marquée par ces textes récents, qui, en dehors d'une réduction des bruits d'avertisseurs, comportent notamment :

— une modification sensible de la notion de priorité à droite (limitée au cas où deux conducteurs « abordent » une intersection de routes) ;

— un pas vers le développement de la notion de hiérarchie entre les artères (signaux stop) ;

— la possibilité d'augmenter sans changement de dimensions, le poids maximum des véhicules articulés (ce qui permet d'améliorer la productivité et de réduire le nombre de véhicules nécessaires pour transporter une même quantité de marchandises) ;

— l'obligation de disposer de canalisations distinctes pour les freins avant et arrière (ce qui garantit qu'une rupture de canalisation avant n'empêche pas les freins arrière de fonctionner et réciproquement), etc...

Par contre, on ne constate aucune amélioration — au contraire — dans le sort qui est réservé à nos routes.

Les crédits d'entretien des Routes Nationales ont été réduits de 10 % par rapport à 1953, ce qui les porte à un niveau correspondant à la moitié des besoins normaux qui sont de 32 milliards. Malgré les prodiges réalisés par notre remarquable corps des Ponts-et-Chaussées, certaines routes ne peuvent plus être entretenues et l'Administration est contrainte de dégager sa responsabilité en plaçant, en certains endroits, des panneaux signalant le mauvais état des routes. Cette politique est grave et aveugle, car il ne faut pas oublier qu'un entretien par trop différé se traduit, à brève échéance, par la nécessité d'investissements nouveaux.

L'équipement de nos routes, pour lequel des espoirs avaient été fondés lors de la création du fonds d'investissement routier, marque le pas : malgré le fonds routier, on attribue moins à l'équipement des Routes Nationales que pour une maigre année d'avant-guerre. Au lieu de recevoir *18 %* de la *totalité* des taxes intérieures sur les carburants routiers, le fonds routier ne reçoit que *10 %* d'une *partie* des taxes intérieures sur les carburants. Avec 18 milliards en 1954, il ne recevra pas la moitié de ce qui aurait dû lui revenir si on respectait sa loi de création. Il serait normal de créer une tranche urbaine du fonds routier, tant devient grave le problème de la circulation dans les villes.

Cette insuffisance de crédits routiers est grave, tant sur le plan économique, parce qu'il est indiscutable que de telles dépenses sont éminemment rentables, que sur le plan de sécu-

rité : on sait que des aménagements de carrefours réduisent en moyenne de plus des trois-quarts le nombre des accidents.

Ce manque de crédits n'est pourtant pas dû à l'insuffisance des taxes acquittées par la circulation routière. En dehors des taxes générales pesant sur l'industrie, le commerce, l'énergie, la circulation automobile supporte des taxes *spéciales* qui, en 1954, s'élèveront à plus de 240 milliards.

Pendant ce temps, les dépenses de routes de toutes natures et de police routière imputables à la circulation automobile s'élèvent à 104 milliards. Cet excès de taxes spéciales, par rapport aux dépenses consacrées à la route est indiscutablement une cause de ralentissement de la circulation routière. Il a été démontré qu'une réduction des taxes et une majoration des dépenses de routes entraîneraient un accroissement de circulation qui, finalement, produirait un accroissement des recettes totales pour les Finances Publiques.

Cet abus de taxes existe aussi bien pour les camions que pour les voitures particulières. De nombreuses études ont été élaborées sur ce sujet. Il est certain qu'on ne peut retenir la comparaison des taxes payées par tonne-kilomètre, selon qu'il s'agit d'un camion ou d'une voiture particulière. La tonne de camion n'a rien de comparable avec la tonne de voiture particulière.

Ce qui importe, c'est de répartir les charges proportionnellement aux dépenses que les diverses catégories de véhicules occasionnent à l'infrastructure sous forme d'élargissement, de renforcement, dus aux dimensions, aux poids, à la vitesse, à l'accélération. Les études techniques les plus poussées faites à ce jour révèlent que les plus gros camions admis à circuler en France, devraient se voir imputer des charges trois fois plus fortes par kilomètre, que des voitures particulières. Or, il est intéressant de constater que les taxes sur les carburants, acquittées par un gros camion consommant 38 litres de gas-oil aux 100 kilomètres, représentent justement 3,13 fois les taxes acquittées sur l'essence par une voiture consommant 8 litres aux 100 kilomètres.

On peut donc conclure que, si elle est gravement injuste et excessive dans son importance, la fiscalité française sur l'automobile est aussi juste que possible dans sa répartition entre les diverses catégories de véhicules.

Enfin, tout comme les chemins de fer se plaignent de la concurrence des transporteurs routiers, ces derniers accusent la S. N. C. F. d'une part considérable de leurs maux. Le problème, pour n'être pas nouveau, n'en est pas moins grave : c'est celui de la Coordination ferroviaire et routière.

COORDINATION DU RAIL ET DE LA ROUTE

Ce problème de la Coordination a fait l'objet des préoccupations constantes des Gouvernements successifs qui l'ont inscrite dans tous les projets de pouvoirs exceptionnels qu'ils ont demandés au Parlement au cours de ces dernières années.

Celui-ci, en votant la Loi du 5 Juillet 1949, a dégagé des principes nouveaux pour la coordination et l'harmonisation des transports. Il a notamment retenu, outre la satisfaction des besoins des usagers, la mise à la disposition de l'Economie du pays dans les conditions les plus avantageuses de l'ensemble des moyens de transport dont elle peut avoir besoin, en quantité et en qualité. Le mode de transport à utiliser pour un trafic donné doit donc être celui qui, compte tenu de la valeur des services rendus aux usagers et des servitudes imposées par la condition de Service Public, entraîne pour la Nation le coût de production réel minimum.

Le décret du 14 novembre 1949 a fixé les modalités d'application des principes ci-dessus et a, en particulier, retenu comme essentielle la *coordination tarifaire* qui doit aboutir à une redistribution du trafic entre le Rail et la Route. La prise en considération du prix de revient le plus bas doit, en effet, favoriser le chemin de fer pour les transports de masse, ou sur les grandes relations, alors qu'au contraire, le transport routier sera sans doute mieux placé sur les relations secondaires ou transversales.

En fait, cette coordination tarifaire n'a pas été mise en pratique et on doit regretter la lenteur avec laquelle les dispositions essentielles du décret du 14 novembre 1949 ont été mises en application, lenteur qui est à la base du maintien du désordre dans le domaine des transports.

C'est d'ailleurs l'absence de toute décision gouvernementale qui a amené les parties intéressées, S. N. C. F. et transporteurs routiers de marchandises à grande distance, à s'entendre directement.

Considérant qu'il devait « être remédié à une situation des transports qui se traduit pour la S. N. C. F. par un déséquilibre permanent entre ses recettes et ses dépenses, et, pour les entreprises de transports routiers, par une exploitation défi-

citaire », transporteurs par fer et par route ont conclu un accord qui a été approuvé par le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme. Ce texte a pour objectif essentiel l'harmonisation des tarifications routières et ferroviaires et, pour y parvenir, la remise en ordre des tarifs routiers.

Il importe d'encourager au maximum cette initiative, dont le mérite revient à notre collègue André Morice, à l'époque Ministre des Travaux Publics, et de ne pas troubler l'actuel climat de collaboration entre les deux modes de transport.

Dans le domaine des transports de voyageurs, il y a lieu de rechercher en même temps une amélioration des dessertes offertes aux usagers et la réduction des charges à supporter par les collectivités.

Lorsque des changements de technique s'avèreront nécessaires — ce qui arrivera fréquemment — on devra tenir compte des intérêts légitimes des usagers. L'expérience montre d'ailleurs, aussi bien en France qu'à l'Etranger, que les usagers, après la période de rodage, sont en général satisfaits des services nouveaux mis à leur disposition.

Si le parc appartenant aux entreprises de transport routier soumis à un sévère contingentement a diminué depuis 1939, les véhicules appartenant aux entreprises industrielles et commerciales (transport privé) se sont, au contraire, multipliés au point que la situation respective du transport public et du transport privé est à l'heure actuelle un des aspects essentiels de la coordination.

Une solution équitable doit être fournie à ce problème, notamment par la réalisation de la neutralité de l'impôt à l'égard du mode de transport, amorcée seulement par la récente réforme fiscale.

Dans ce domaine, il faut que le Gouvernement fasse preuve d'initiative et retienne la solution préconisée par la Commission des Moyens de Communication, tendant à l'exonération pour les entreprises de transport public, tant ferroviaire que routier, des taxes sur le chiffre d'affaires.

Compte tenu des dispositions déjà adoptées dans la réforme fiscale et par le jeu de la subvention d'équilibre, il n'en résulterait aucune charge supplémentaire pour les finances publiques. Par contre, l'amélioration de la position de la S. N. C. F. vis-à-vis du transport privé, contribuerait à la résorption de son déficit, et par ailleurs, l'accroissement du trafic assuré par le transport public, soumis à un contrôle rigoureux au cours du transport, aiderait l'Administration des Finances dans sa lutte contre les ventes sans factures.

MARINE MARCHANDE

Le fait marquant de la conjoncture maritime internationale reste l'importance du tonnage disponible dans le monde.

Au 31 décembre 1953, la flotte de commerce mondiale atteignait 86.000.000 de Tx. environ de jauge brute contre 83.400.000 Tx. un an plus tôt et 61.426.000 Tx. en 1939.

Comme les années précédentes, la progression a été particulièrement forte en ce qui concerne le tonnage pétrolier, développé en fonction de l'accroissement considérable des transports de produits pétroliers. Celui-ci s'élevait au total à 22.000.000 de Tx., soit une augmentaiton de plus de 90 % par rapport à 1939.

L'accroissement a été, par contre, moins marqué pour les autres catégories de navires. Déduction faite des unités tenues en réserve par les autorités américaines, le tonnage des cargos et paquebots était de 50.000.000 de Tx. environ, soit un niveau sensiblement équivalent à celui d'avant-guerre.

De telles comparaisons ne sauraient avoir cependant une valeur trop absolue. L'amélioration de la vitesse des navires, par exemple, a notamment accru leurs possibilités commerciales. Il est certain par ailleurs, que la flotte mondiale comprend davantage de navires de charge qu'autrefois, tandis que sous l'influence de divers facteurs et notamment de la concurrence de l'avion, la flotte de paquebots reste inférieure à ce qu'elle était en 1939.

Pour ce qui est de l'avenir immédiat, tout laisse à penser que la progression du tonnage mondial se poursuivra. La construction dans le monde se maintient encore à des niveaux records : 6.294.000 Tx. étaient ainsi en chantier au 1er juillet dernier, chiffre le plus élevé jamais enregistré en temps de paix (contre 6.037.000 Tx. un an plus tôt).

Ce tonnage se répartissait comme suit :

Grande-Bretagne	2.195.000	Tx.
Allemagne	679.000	»
Pays-Bas	443.000	»
Suède	430.000	»
France	411.000	»
Etats-Unis	340.000	»
Japon	256.000	»
Italie	223.000	» etc...

Mais il semble que ces perspectives doivent se modifier bientôt, car depuis plusieurs mois déjà les commandes de navires neufs — exagérément gonflées à la suite des événements de Corée — marquent une nette réduction.

Au 1er juillet dernier, le tonnage commandé ou déjà en cours de construction était revenu à 11. 875.000 Tx., contre un maximum de 15.809.000 Tx. en octobre 1952.

Cette réaction normale ne pourra que contribuer à assainir une conjoncture où l'offre a encore tendance à dépasser parfois la demande.

Le marché des affrètements de navires, qui donne à cet égard d'utiles indications, ne marque toujours pas en effet, de reprise bien déterminée. Bien que des signes de fermeté aient été enregistrés, l'indice des affrètements de la Chamber of Shipping britannique, s'est établi en juillet dernier à 79,7 contre 77,3 en moyenne pour l'année 1953 (référence 100 pour l'année 1952).

Cependant, la diminution sensible du volume des commandes suscite déjà des craintes, notamment en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, car on redoute que son accentuation n'influe sur le renouvellement normal du tonnage exploité. Car celui-ci comporte de nombreuses unités âgées qui devront être prochainement retirées du service et près de 30.000.000 de Tx. de navires construits en série pendant la guerre (comprenant 14.000.000 de Tx. dans la flotte de réserve américaine) dont le remplacement doit être envisagé.

Si l'industrie de l'armement souffre à l'heure actuelle d'une surabondance de moyens qui explique le ralentissement des commandes, il n'est pas douteux qu'un vaste effort de renouvellement des unités utilisées devra être poursuivi dans les années à venir et qu'une carence dans ce domaine pourrait provoquer, à moyen terme, une insuffisance de tonnage.

Il reste que, pour le moment, de nombreux navires âgés, toujours maintenus en service, pèsent sur les cours. De ce fait, la situation du commerce mondial et son évolution prochaine paraissent avoir des incidences particulièrement marquées sur les activités du shipping mondial. Des tendances favorables ont été notées dans ce domaine au cours des derniers mois et celles-ci semblent devoir se maintenir dans le proche avenir.

C'est là un des facteurs les plus encourageants que l'on puisse relever et qui a certainement permis à l'industrie des transports maritimes de surmonter les graves difficultés qu'elle rencontre.

Le développement de la flotte de commerce française s'est poursuivi au cours de l'année passée. Au 1er janvier dernier, notre Marine Marchande jaugeait 3.540.000 Tx. contre 3.292.000 Tx. un an plus tôt et 2.733.000 Tx. en 1939.

Par rapport à l'avant-guerre, l'évolution était la suivante dans les différentes catégories de navires :

Paquebots .... : — 293.000 Tx.
Cargos .... : + 558.000 Tx.
Pétroliers .... : + 546.000 Tx.

La diminution du tonnage paquebot tient pour une large part — je l'ai déjà souligné — aux conditions nouvelles du transport des passagers sur de longues distances et notamment à la concurrence de l'avion.

Pour ce qui est des navires de charge, il faut remarquer que leur tonnage au 1er janvier dernier (1.802.000 Tx.), comprenait 75 navires Liberty achetés aux Etats-Unis au lendemain des hostilités et jaugeant 539.000 Tx.

Dans le cas de notre Marine Marchande, comme dans celui de la flotte mondiale, le fait marquant reste ainsi la progression du tonnage pétrolier passé de 323.000 Tx. à 868.000 Tx.

Cette tendance devrait se poursuivre dans les mois à venir. Au 1er juillet 1954, le tonnage pétrolier, en construction ou en commande, s'élevait à 458.000 Tx. ; les chiffres relatifs aux paquebots et aux cargos étant respectivement de 4.000 Tx. seulement et 135.000 Tx.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, la livraison des navires ainsi commandés n'entraînera pas une augmentation parallèle du tonnage français, car de nombreuses unités devront être retirées du service au cours des prochaines années.

Ce mouvement a déjà pris une grande amplitude l'année dernière, au cours de laquelle 182.000 Tx. de navires ont été démolis ou vendus à l'Etranger. Il s'est poursuivi au cours du premier semestre 1954 et malgré la mise en ligne de navires neufs, la flotte nationale était revenue au 1er juillet 1954 à 3.535.000 Tx. contre 3.545.000 Tx. six mois plus tôt.

Or — et c'est là un point capital — la Marine Marchande française comprenait encore au 1er janvier dernier quelques 600.000 Tx. d'unités âgées de plus de 20 ans — c'est-à-dire presque arrivées à leur limite d'utilisation — auxquels s'ajoutaient 735.000 Tx. de navires construits en série pendant la guerre (dont 539.000 Tx. de Liberty-ships).

La reconstitution de notre flotte de commerce — qui a déjà franchi une étape importante avec la réalisation des programmes de remplacement du tonnage perdu pendant la guerre — doit donc être rigoureusement poursuivie. Je reviendrai sur ce point ultérieurement.

C'est là une œuvre d'autant plus nécessaire que la concurrence étrangère se montre sans cesse plus active.

En 1953, 54.000.000 tx. de navires étrangers, contre 51.000.000 tx. l'année précédente, ont effectué des opérations commerciales dans les ports français.

Ce chiffre prend toute sa valeur lorsqu'on le rapproche de celui auquel s'est élevé le tonnage français ayant opéré pendant le même laps de temps : 31.805.000 Tx.

Dans une telle conjoncture, la participation française à nos échanges par mer peut être tenue pour satisfaisante. Celle-ci s'est chiffrée dans le sens exportation à 46,5 % contre 46 % l'année précédente, et à 53,5 % contre 47,5 % dans le sens importation. Cette amélioration de notre position dans le sens importation paraît due toutefois à la quasi-suppression des importations de charbon américain qui étaient effectuées presqu'entièrement par les Etats-Unis et n'a de ce fait qu'une portée occasionnelle.

Certes, la part de notre pays aux échanges par mer pourrait être améliorée, mais ce serait une vue de l'esprit de croire que notre flotte de commerce — si développée soit-elle — pourrait seule assurer la presque totalité du trafic maritime national.

Le cas des autres nations à cet égard est révélateur :

En 1952 , la participation des pavillons nationaux aux trafics maritimes des pays ci-après s'est établie aux pourcentages suivants :

Norvège .... :	Importation	54 %	Exportation	56 %
Grande-Bretagne . :	»	58 %	»	66 %
Etats-Unis .... :	»	32 %	»	32 %

également.

Le cas de la Norvège est typique. Le shipping joue un rôle marquant dans la vie économique de ce pays et cependant plus de 40 % du trafic par mer échappent au pavillon national... Certes, cet état de choses est compensé — et au-delà — par les importantes rentrées de devises procurées par l'intervention active de la Norvège dans de nombreux trafics étrangers.

C'est, en effet, le caractère propre de l'industrie des transports maritimes d'être ainsi ouverte aux autres pays et d'exploiter dans un climat de concurrence permanente.

On mesure par là le grave péril que l'on fait courir à une flotte de commerce en lui imposant des charges d'exploitation supérieures à celles de ses concurrents. Or, c'est à un lourd handicap de cette nature que notre Marine Marchande doit faire face.

La Commission des Transports et des Communications, constituée par le Commissariat général au Plan, a procédé l'an dernier à l'examen approfondi de cet état de choses et a conclu que la surcharge infligée au pavillon national pouvait être évaluée à un minimum de 20 %.

Ce chiffre est certainement un minimum et l'on mesure les incidences d'une telle situation pour une industrie qui, encore une fois, ne peut bénéficier, en raison de sa nature

même, des mesures de protection adoptées en faveur des autres industries françaises.

On peut en être certain : si ce handicap persistait, l'avenir de notre marine de commerce se trouverait compromis.

Pour remédier à cette situation grave, notre ami André Morice a récemment déposé sur le bureau de l'Assemblée Nationale une proposition de loi visant d'une part, à compenser partiellement la surcharge d'exploitation qui frappe notre Marine Marchande et, d'autre part, à favoriser la commande de navires neufs.

L'une et l'autre de ces mesures sont également essentielles.

La reconstruction du tonnage perdu pendant la guerre est certainement achevée, mais il reste — et cette tâche incombe à l'armement seul — à procéder progressivement au remplacement des navires âgés et de ceux construits en série pendant la guerre.

Pour faciliter la réalisation de cette œuvre considérable, divers moyens législatifs et réglementaires ont déjà été utilisés. Une loi du 24 mai 1951 et ses textes d'application ont notamment eu pour objectif de rapprocher les prix de la construction navale française de ceux pratiqués sur le marché international.

Mais ces procédés ne résolvaient, et partiellement d'ailleurs, qu'une partie du problème. Ils ne pouvaient être efficaces que si l'on permettait simultanément à l'armement de se procurer des capitaux à long terme à des taux raisonnables, voisins de ceux que peuvent obtenir ses concurrents étrangers.

Des décisions à cet égard s'imposaient : en effet, le rapport adopté par la Commission des Transports au Commissariat au Plan a évalué à 65 % le supplément de charges financières frappant l'armateur français pour le financement des unités nouvelles. Et d'autre part, on le sait, dans de nombreux pays étrangers, le loyer de l'argent à long terme est de 4 % environ, alors qu'il atteint plus du double en France.

Certes, un décret du 18 mars 1954 a étendu, sous certaines conditions, aux emprunts contractés par l'Armement, le bénéfice des dispositions déjà prises en faveur d'autres industries essentielles en vue de ramener le taux d'intérêt à 5 %.

Toutefois, s'inscrivant dans le cadre d'une autorisation donnée par la Loi de Finances, ce texte n'a pas le caractère de permanence qui serait indispensable pour une tâche de cette ampleur. La proposition de loi qui vient d'être déposée s'attache à combler cette lacune et doit placer les armateurs français dans des conditions comparables à celles des armateurs étrangers.

Cette même proposition de loi vise utilement, d'autre part, à compenser partiellement les surcharges frappant notre pavillon, car il est évident que si des prix de revient trop élevés annulent la rentabilité de l'exploitation, toute l'œuvre de reconstitution de la flotte se trouvera paralysée.

Une telle compensation serait au surplus normale, car on ne voit pas pourquoi la Marine Marchande, industrie exportatrice par excellence, ne serait pas traitée sur un pied d'égalité avec les autres industries exportatrices.

D'autant que ses charges paraissent susceptibles de s'accroître à nouveau dans un proche avenir. Il convient de mentionner ici un décret pris récemment par le Ministre des Travaux Publics sur la réglementation du travail à bord, la rétribution des heures supplémentaires et les congés. Résumons-le brièvement.

Après avoir affirmé tout d'abord les droits des marins en matière de travail et de congés prévus par la Loi de 40 heures, il précise que pour tenir compte des nécessités internationales, la durée du travail est fixée à 48 heures. Les heures accomplies au-delà de la 40e heure sont compensées par 2 jours et demi de congé supplémentaire par mois. Au-delà de 48 heures, les heures supplémentaires sont majorées de 50 %, étant entendu qu'elles ne se cumulent pas avec certaines allocations spéciales pour lesquelles armateurs et marins devront rechercher un accord.

Notons que ce décret, bien qu'adopté par le Conseil des Ministres, ne sera promulgué qu'après avoir été soumis par M. Chaban-Delmas aux représentants de l'Armement et du Personnel.

Je voudrais conclure cette partie de mon travail consacrée à la Marine Marchande en citant le rapport adopté par le Commissariat au Plan :

« Chaque pays, s'il veut conserver une flotte de commerce, doit absolument éviter de lui imposer des sujétions la plaçant dans des conditions non compétitives, puisqu'il n'a aucun moyen de lui assurer une protection comparable à celles dont peuvent bénéficier les industries à l'intérieur. »

Or, notre Marine Marchande n'assume pas seulement un rôle essentiel dans la vie économique française ou dans la Défense Nationale. Elle ne contribue pas seulement à l'équilibre de notre balance des comptes en procurant ou en économisant des devises.

Elle reste encore, avec l'existence de la zone franc, un des liens les plus puissants entre nos différents territoires. Car, ne l'oublions pas, la présence de nos navires dans les ports de la France d'Outre-mer est une affirmation et une concrétisation permanentes de l'Union Française.

Il faut le dire : la décadence de notre Marine Marchande serait sans aucun doute une atteinte grave à notre prestige. Pour toutes ces raisons, nous voulons espérer que les causes d'infériorité de notre pavillon seront bientôt atténuées et nous formons des vœux pour que les remèdes préconisés soient adoptés sans retard par le Parlement.

AVIATION COMMERCIALE

Le trafic aérien mondial, en progrès constant depuis la guerre, s'est encore accru pendant l'année 1953 au cours de laquelle plus de 50.000.000 de voyageurs ont utilisé l'avion.

La France a pour sa part largement participé à cet essor. En août dernier par exemple, les aéroports de Paris (Orly et Le Bourget) ont connu une activité record avec 6.380 passagers par jour en période de pointe contre 5.500 environ en 1953.

Il faut souligner toutefois que cette progression dans le monde est due pour une large part au développement sensible des services « touriste ». Le dernier rapport présenté à l'Association du Transport Aérien International (I. A. T. A.) dont l'Assemblée générale annuelle s'est tenue récemment à Paris, signale à ce sujet qu'en 1953 sur l'Atlantique, les deux tiers des passagers ont voyagé en classe touriste.

Cette évolution tout à fait remarquable ne va pas sans soulever de difficiles problèmes financiers. D'après le dernier rapport de l'I. A. T. A., l'excédent des recettes sur les dépenses dans le budget des Compagnies aériennes serait tombé de 6 % en 1951 à 3,6 % en 1952 et n'atteindrait, selon les estimations, que 1, 1 % en 1953.

Pour reprendre l'expression même du Directeur général de cet organisme, les compagnies de transport aérien « subissent collectivement une onde de choc économique et malgré l'accroissement du volume des affaires, leur situation financière se détériore ». Toujours selon lui, le principal espoir de l'industrie de traverser sans trop de dommages la période critique actuelle consisterait à « obtenir que les Compagnies procèdent à des simplifications de leurs méthodes commerciales et administratives et à obtenir des gouvernements qu'ils abordent le problème du transport aérien avec des principes plus sains. »

En ce qui concerne plus spécialement le trafic aérien français, de nouveaux progrès ont été enregistrés l'an passé.

Le trafic global s'est élevé aux chiffres suivants :

	1952	1953
Passagers transportés	1.659.000	1.998.000
Fret transporté	75.480 T.	80.772 T.

Le trafic se répartissait comme suit entre la Cie Nationale Air-France et les transporteurs privés :

	1952	1953
Passagers		
Air France......	1.056.000 passagers 1.460 millions p./K	1.299.000 passagers 1.683 millions p./K
Privés........	603.000 passagers 686 millions p./K	698.400 passagers 779 millions p./K
Frêt :		
Air France......	36.864 T. 46.644 millions de T/K	36.072 T. 44.016 millions de T/K
Privés..........	38.616 T. 34.860 millions de T/K	44.700 T 35.724 millions de T/K

Le développement des activités des transporteurs privés a été ainsi particulièrement marqué dans le domaine des transports de fret. Quant au trafic passager sa progression — quoiqu'importante — a été moins accentuée que celle de la Compagnie Nationale. Mais il y a lieu de noter que celle-ci a bénéficié en 1953 d'un matériel nouveau considérable (Super Constellation, Vickers-Viscount, etc...) qui ont très sensiblement accru ses possibilités dans ce domaine. Je reviendrai du reste sur ce point.

Ainsi au cours de l'année passée, le rôle des sociétés privées dans le transport aérien français s'est encore accru et attire une fois de plus l'attention sur la nécessité d'une coordination de leurs activités et de celles de la Cie Nationale.

Ce problème est, on le sait, depuis de très nombreux mois déjà à l'ordre du jour. Le mérite revient à notre ami Paul DEVINAT, lors de son passage au Secrétariat de l'Aviation Civile et Commerciale, d'avoir tout mis en œuvre pour le faire aboutir à des solutions positives.

Sous son impulsion, un décret du 26 septembre 1953 donnait au Ministre d'importants pouvoirs pour effectuer la coordination sur plusieurs points essentiels : homologation des tarifs, établissement de programmes de matériels et d'exploitation, par exemple.

Les motifs de ce texte exposaient que celui-ci n'avait pour but « que de fixer les droits et obligations des entreprises

privées et de permettre au gouvernement d'effectuer rapidement la coordination qui s'avère indispensable, en réservant au Parlement actuellement saisi d'un projet de Statut de l'Aviation Marchande, l'organisation générale du transport aérien français et la définition des domaines d'activités respectifs de la Compagnie Nationale et des Sociétés privées ».

En un mot, il avait pour objectif de mettre fin à un « gaspillage de moyens » selon la formule employée, en donnant au Gouvernement « les pouvoirs nécessaires pour faire cesser une concurrence qui menace de devenir anarchique ».

Dans le cadre de ce décret, des mesures de coordination ont été prises sur certains trafics, mais elles restent nettement fragmentaires. Il faut que l'œuvre soit continuée et parachevée. DEVINAT a déterminé la ligne de conduite à suivre, d'ailleurs rigoureusement conforme aux principes de notre Parti : créer un climat de saine compétition permettant à une loyale concurrence de remplir toute sa fonction économique, en excluant tout monopole de droit ou de fait.

Seule la recherche de telles conditions sera susceptible de servir pleinement l'essor aérien de la France.

C'est un fait que les transporteurs privés sont à même d'assurer une part grandissante du trafic aérien et c'est un fait aussi que la Compagnie Nationale — dont le rôle passé et présent n'est nullement méconnu — ne peut suffire à toutes les tâches. Ses dimensions mêmes sont une cause d'infériorité et comme le soulignait, il y a quelques semaines à peine, un de ses représentants les plus qualifiés, l'étendue de son réseau — le plus long du monde — constitue notamment un lourd handicap.

A l'heure actuelle les lignes exploitées par la Compagnie Nationale couvrent 245.000 kms. tandis que les réseaux des autres Compagnies mondiales sont nettement moins importants :

K. L. M.	208.000 Kms.	
B. O. A. C.	142.000 —	
S. A. S.	103.000 —	
SABENA	100.000 —	
PAN AMERICAN AIRWAYS ..	99.800 —	seulement etc...

La longueur extrême de ce réseau impose ainsi à la Compagnie Nationale de pesantes servitudes telles que l'exploitation d'un matériel trop diversifié.

Au 1er janvier 1953, la flotte d'Air France comprenait en effet :

23 Constellation
27 D. C. 4
19 Languedoc
38 D. C. 3.
2 Junker 1952

Elle s'est accrue au cours de l'année passée de :

10 Super Constellation
3 Comet I
6 Vickers Viscount
7 Bréguet « deux Ponts »
2 D. C. 3.

Cette politique d'expansion s'est poursuivie dans le moment même où les transporteurs privés, pour répondre aux besoins de leur trafic, faisaient acquisition avec leurs propres moyens de financement et sans charge par conséquent pour le trésor public, d'un matériel important. Ceci aurait dû avoir pour conséquence logique de ramener à des limites plus raisonnables l'effort de la Compagnie Nationale.

Or, loin de se ralentir, l'expansion poursuivie par celle-ci paraît devoir se prolonger et sa flotte semble devoir s'accroître encore, en 1954, de 5 Vickers Viscount et de 5 Bréguet Provence. Par ailleurs, elle a passé commande de 6 Comet Mark II et envisage d'acquérir 3 Super Constellation destinés à se substituer au Comet I, retiré actuellement du service pour les raisons que l'on sait.

Dès maintenant la réalisation de ces programmes d'achat grève le budget de la Compagnie Nationale de charges financières considérablement accrues. Ses immobilisations nettes s'établissaient au 31 décembre 1953 à 24.150 millions de francs contre 17.496 millions un an plus tôt.

La diversité même des types d'appareils exploités par la Compagnie — 9 au total — a conduit à une sérieuse augmentation des frais généraux. L'assimilation des matériels nouveaux a posé, en outre, de difficiles problèmes et les coefficients de remplissage de la flotte ont évolué comme suit :

72 % en 1951
74 % en 1952
70 % en 1953

On conçoit dès lors que les difficultés financières de la Compagnie Nationale se soient sensiblement aggravées en 1953.

Le montant des indemnités de garanties kilométriques qui avait été fixé à titre prévisionnel à 1.704 millions pour l'année 1953, s'est révélé nettement insuffisant. Après inscription en recettes de cette somme, la perte de l'exercice ressort à 1.685.880.032 francs. Elle devra être partiellement compensée à concurrence d'un milliard, par un crédit supplémentaire demandé au Parlement et dont le montant passera au crédit du compte de Pertes et Profits de 1954.

Ainsi que le relève le récent rapport de la Commission de Vérification des Comptes des Entreprises Publiques, paru au Journal Officiel ces jours derniers, ces chiffres révèlent une

sérieuse détérioration de la situation financière de la Compagnie Nationale. En 1951 et 1952 ses résultats s'étaient soldés par des bénéfices de 52.053.347 francs et 110.477.646 francs (les subventions avaient été respectivement de 2.576 millions de francs et 2.500 millions de francs) et l'année dernière, on envisageait d'inaugurer en 1954 l'ère des dividendes...

On notera qu'à partir du 1er janvier 1954, les rapports financiers entre la Compagnie et l'Etat doivent être régis — aux termes d'un décret d'octobre 1953 — par des contrats spéciaux correspondant aux sujétions qui peuvent atteindre Air France.

Le rapport de la Commission de Vérification insiste également sur le danger que comporterait un trop large recours à de tels contrats, et précise : « Ces contrats destinés à rembourser à Air France des charges exceptionnelles ne sauraient, sans risques d'abus, s'étendre à des lignes qui ne sont pas strictement indispensables. L'équilibre financier doit être recherché d'abord par un ajustement des fréquences et la diminution des frais fixes d'exploitation. Les subventions ne sauraient être envisagées qu'une fois accomplis tous les efforts de compression ».

La politique de la Compagnie Nationale en matière de matériel lui impose de lourdes charges hypothéquant sa situation financière et l'a conduite à une pléthore de moyens. L'œuvre de coordination à accomplir doit avoir pour objectif essentiel de permettre une utilisation rationnelle du matériel dont dispose l'ensemble des transporteurs français : Compagnie Nationale et sociétés privées. Elle ne doit pas être une conception théorique, mais doit conduire à des dispositions pratiques, compte tenu des données de fait que nous venons de rappeler.

Parallèlement, elle devra avoir pour but d'établir une saine concurrence favorisant toutes les initiatives.

C'est là une tâche qui ne peut être différée davantage et que notre Parti fidèle à sa doctrine libérale ne saurait trop encourager. Seule une action prochaine dans ce domaine nous permettra de mener à bien la tâche de longue haleine permettant à la France de mieux participer à l'essor du trafic aérien et de regagner quelques rangs là où il n'y a pas si longtemps elle était encore un précurseur.

Sur plusieurs points précis notre action doit rester particulièrement vigilante.

La concurrence étant très vive sur les grandes liaisons internationales et les services étrangers ayant de plus en plus tendance à desservir directement les grands centres de l'Europe Continentale : FRANCFORT, BRUXELLES, ROME, etc..., tous nos efforts doivent tendre à l'amélioration de notre infrastructure nationale et de nos aérogares. Ainsi notre posi-

tion géographique naturelle sera utilisée pleinement et notre rôle de plaque tournante se trouvera accru.

Simultanément, sur le plan intérieur nous devons poursuivre activement le développement des liaisons aériennes internes. A cet égard la question capitale de la détaxe de l'essence déjà maintes fois réclamée par notre Parti doit retenir toute notre attention et nous ne ménagerons pas nos efforts continuels en ce domaine pour aboutir.

Il ne faut pas perdre de vue, d'autre part, que notre pays à la tête du vaste ensemble de territoires disséminés sur le globe qu'est l'Union Française, a une vocation aérienne particulière. La création de nouveaux aérodromes et l'amélioration constante de l'infrastructure devient une nécessité impérative dans nos territoires d'Outre-Mer où l'avion est souvent le seul moyen de communication possible. L'essor considérable des transports aériens dans l'Union Française, notamment en Afrique Noire, est d'ailleurs là pour témoigner du rôle vital qu'ils jouent dans son développement économique.

Enfin, pour évoquer d'un mot dans ce tour d'horizon un autre problème d'actualité, je voudrais rendre hommage aux belles réalisations de notre industrie aéronautique nationale dont la vitalité s'affirme constamment par la création de nouveaux prototypes. Mais ici comme dans d'autres domaines, la dispersion des efforts nuit et la concentration de nos moyens sur quelques types seulement d'appareils contribuerait sans aucun doute à la renaissance des ailes françaises que nous appelons de nos vœux et que tant d'heureux signes récents nous laissent présager.

VOIES NAVIGABLES

De tous nos moyens de communication, ce sont les voies fluviales qui sans doute se trouvent dans la situation la plus difficile au point de vue infractructure et matériel.

Elles ont terriblement souffert de la guerre puisqu'en 1944, 8.200 km. sur 9.000 étaient inutilisables. Dès la Libération une active reconstruction était entreprise de sorte que dès 1946, elles avaient retrouvé à peu près leur aspect d'avant-guerre. Malheureusement celui-ci déjà n'était guère satisfaisant, puisque à cette époque les crédit d'entretien diminuaient chaque année et qu'aucun investissement réel n'avait été opéré depuis la fin du XIXe siècle.

Dans l'état actuel des choses, seules les installations portuaires ont été modernisées et sont suffisantes. Par contre canaux, écluses, barrages présentent les plus graves défauts et surtout ceux situés au sud de la ligne Le Havre-Lyon : insuffisance des barrages d'alimentation, multiplicité des écluses, tirants d'eau médiocre, passages étroits, etc.

De ces inconvénients, il résulte que toute une partie de notre réseau ne peut être utilisée et que 90 % du trafic s'accomplit au nord de la ligne Le Havre-Lyon. Sur 3.700 km. situés au sud de cette ligne 3.200 km. sont pratiquement inutilisables. Les 5.000 km. situés au nord, sans être dans un état aussi grave, nécessiteraient cependant une importante modernisation.

Indirectement, le matériel souffre lui aussi de la vétusté des voies fluviales car il est impossible d'avoir des péniches plus grandes et des remorqueurs plus rapides sans effectuer d'indispensables travaux sur rivières et canaux.

La reconstitution de notre flotte fluviale basée sur l'augmentation des tonnages et le remplacement du bois par l'acier, n'est pas encore achevée, de sorte qu'actuellement 40 % de nos bateaux ont plus de trente ans et qu'un tiers d'entre eux est encore en bois. Au total, bien que son tonnage soit suffisant, plus de la moitié de notre flotte est démodée et trop lente.

Cependant, malgré l'arrêt des investissements et malgré un réseau diminué, le trafic n'a fait que croître depuis la Libération.

Cette situation paradoxale a attiré la vigilante attention de notre ami MORICE, alors qu'il était Ministre des Travaux Publics. Pour porter remède à la vétusté de notre réseau, il a proposé la collaboration de l'Etat et de la batellerie : celle-ci verserait une taxe de 2 % sur tout le trafic, qui, jointe aux crédits de l'Etat, permettrait la circulation de péniches de 350 tonnes (au lieu de 250) par un approfondissement général de 20 cm. du réseau.

Ce projet qui était adopté à l'unanimité par l'Assemblée Nationale en décembre 1952 et mars 1953 a été assorti d'un décret récent d'application (paru au Journal Officiel le 19 août 1954).

Ces dispositions marquent un premier pas important dans la modernisation de nos canaux, mais doivent être poursuivies sans désemparer si l'on veut améliorer la situation de la batellerie. Celle-ci reste très difficile en fonction de l'inégalité des charges qu'elle supporte par comparaison avec ses concurrentes étrangères, et par suite également des limitations encore imposées à la construction, au renouvellement et à la motorisation du parc français.

CONCLUSION

Ainsi, quelle que soit la branche de nos transports que l'on examine, on est frappé par la similitude des conclusions que l'on peut tirer de ces différentes études. Nous avons partout annulé les graves dommages causés à nos transports par la guerre, dommages d'autant plus sérieux qu'ils étaient dus non seulement au fait de nos ennemis, mais aussi à celui de nos alliés et de nos propres patriotes décidés coûte que coûte à priver l'occupant de l'utilisation indispensable pour lui de nos voies de communication.

De plus, bien des efforts ont été faits pour moderniser les différents secteurs. Mais quelles que soient les initiatives privées, les moyens souvent puissants utilisés, les résultats, bien que considérables, restent trop souvent au-dessous des nécessités techniques de l'heure. Les mots d'ordre actuels sont « productivité » et « prix ». La mise en facteur de ces deux éléments conditionne la valeur de notre Economie dans le monde. Nos Transports, qu'à juste titre nous pouvons considérer, non seulement comme principal auxiliaire de notre activité, mais comme industrie capitale, n'échappent pas à cette idée simple.

Nous ne manquons ni d'hommes, ni d'initiative, ni de courage. Mais tous les grands Commis ou les Chefs d'entreprise qui ont la responsabilité de nos Moyens de Communication, se plaignent tous d'une entrave principale freinant leur activité, contrariant leurs efforts et compromettant les résultats de ces derniers : fiscalité trop grande, charges trop lourdes imposées par l'Etat qui, à priori, placent nos Transports dans des conditions d'infériorité vis-à-vis de l'Etranger. Au cours du Congrès International des communications réuni à Gênes le 7 octobre dernier, auquel il m'a été donné d'assister et d'intervenir, j'ai

d'ailleurs pu constater que tous les congressistes, quel que soit leur pays d'origine, souffraient, bien que dans des proportions moindres, des mêmes difficultés fiscales que les transporteurs français.

En second lieu, il apparaît comme indispensable qu'une politique cohérente et globale soit menée au sujet des Transports, tributaires et concurrents les uns des autres. Si on ne réussit pas à les coordonner on aboutit sans aucun doute à les mal utiliser, à accroître leurs charges propres, celles de l'Etat et celles des usagers. C'est ce que nous voyons clairement démontré par la querelle qui oppose le Rail et la Route, ou par les difficultés analogues qui troublent les rapports entre la compagnie nationale aérienne et les sociétés aéronautiques privées.

Je n'irai pas prétendre que ces problèmes soient faciles à résoudre. Encore cette difficulté ne doit-elle pas conduire à renoncer à la recherche d'une indispensable solution, mais bien plutôt stimuler cette poursuite.

Peut-être me serait-il permis, pour conclure, de dire que celle-ci doit dans toute la mesure du possible être en fonction du principe de Libéralisme cher au bon sens de notre Parti : dans les transports comme dans nos autres industries, un climat de saine compétition doit permettre à une loyale concurrence d'exercer toute sa fonction pour le plus grand bien de notre Economie et la grandeur finale de la FRANCE.

MOTION adoptée par le Congrès

« Le Parti Républicain Radical et Radical-Socialiste félicite le rapporteur P. Nigay, Député de l'Allier pour son travail technique et fouillé.

Considérant le problème des Transports Français :

— souhaite de voir levées les entraves portées à l'activité et aux efforts des Transports Publics et privés.

— considère qu'il est nécessaire de réduire les charges imposées par l'Etat, qui placent nos transports dans des conditions d'infériorité ne lui permettant pas de lutter efficacement avec la concurrence étrangère.

Le Congrès espère qu'une politique cohérente de coordination des transports : ferroviaires, routiers, aériens soit établie dans le respect du libéralisme cher à notre Parti ; permettant ainsi une loyale concurrence entre Transports privés et publics.

En plus, le Congrès souhaite que dans le cadre « des Investissements publics » une aide soit apportée par l'Etat à la Marine Marchande et aux Transports fluviaux. »